

ЕВГЕНИЙ ТАРЛЕ



РОЖДЕНИЕ ИМПЕРИИ



ФЛОТ
ПЕТРА ВЕЛИКОГО

Русская история (Алгоритм)

Евгений Тарле

**Рождение империи.
Флот Петра Великого**

«Алисторус»

УДК 359(09)
ББК 68.53(2Рос)г

Тарле Е. В.

Рождение империи. Флот Петра Великого / Е. В. Тарле —
«Алисторус», — (Русская история (Алгоритм))

ISBN 978-5-00269-656-7

Академик Евгений Тарле (1874–1955) – крупнейший российский военный историк. Эта книга академика посвящена величайшему свершению императора Петра Великого – созданию военного флота, его победам, его первым командирам. Флот – любимое детище Петра – способствовал тому, что Россия стала европейской сверхдержавой, империей. В этой книге, созданной в годы Великой Отечественной, Е. В. Тарле дал точный анализ экономических, военно-политических и социальных проблем и последствий, связанных со строительством и обустройством флота. Исследования Тарле, основанные на глубоких знаниях европейской истории, проливают свет на прошлое нашей страны. Они всегда актуальны. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 359(09)
ББК 68.53(2Рос)г

ISBN 978-5-00269-656-7

© Тарле Е. В.
© Алисторус

Содержание

Предисловие	7
Глава 1	8
Глава 2	12
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Евгений Викторович Тарле
Рождение империи
Флот Петра Великого

© ООО «Издательство Родина», 2026

* * *



Евгений Тарле

Предисловие

Главная цель предлагаемой работы – выяснить, какую роль сыграл созданный при Петре I русский флот в истории русских внешнеполитических отношений. Этот вопрос оставался как-то в тени, несмотря на колоссальное значение флота в русских триумфах конца петровского царствования.

Сообразно с характером намеченной темы, больше всего внимания посвящено тому периоду, когда флот стал активно помогать возвышению России среди великих европейских держав.

То, что предлагается вниманию читателя, – вовсе не полная история флота при Петре, но исключительно характеристика его влияния на петровскую внешнюю политику, а также на отношение западноевропейской дипломатии к появлению этого нового фактора русского военного и государственного могущества. Конечно, и история дипломатии времен Петра привлечена тут лишь постольку, поскольку она прямо касается существования русского флота и поскольку возможно уследить влияние этого фактора на действия и намерения европейских держав. Когда Карл Маркс указывает что нельзя себе представить великую нацию настолько оторванной от моря, как Россия до Петра, когда он говорит, что Россия не могла оставить в руках шведов устье Невы, а также Керченский пролив – в руках кочующих и разбойничающих татар, то он со свойственной ему глубиной исторического реализма формулирует и объясняет то упорство, ту последовательность и ту готовность ко всяким жертвам и опасностям, которые проявил Петр в стремлении к морю. И наряду с этим Маркс дает объяснение тому, что Россия, оставаясь великой нацией, в результате правда, тяжелой борьбы, не могла не достигнуть этой абсолютно для нее необходимой цели.

Русскому народу, конечно, мешала его отсталость, которая не была им полностью изжита не только при Петре, но и в течение всего существования монархии в России. Читатель не должен забывать о тех страшных трудностях, которые России пришлось превозмочь, и о тех жертвах и страданиях, которые пришлось ей пережить, создавая флот и превращаясь в великую морскую державу. Социально-экономическая структура феодально-абсолютистского государства оставалась при Петре I, и участь закрепощенной народной массы стала еще тяжелее; большие народные восстания были последствием этого положения. Но, несмотря на все тяготы, России удалось успешно начать дело преодоления своей технической и общекультурной отсталости и вконец разгромить напавшего на нее врага.

Могучие, повелительные, неустрашимые экономические потребности дальнейшего исторического развития русского народа и задача расширения и стратегического укрепления государственных границ диктовали программу действий. Голос истории был услышан, – ценою тяжчайших жертв русский народ создал флот и пробился к морю.

В гигантской, длившейся 21 год борьбе Петр проявил во всем блеске свои разнообразнейшие гениальные способности. Он оказался и первоклассным стратегом (полководцем и флотоводцем) и проницательным высокоталантливым дипломатом, которого не могли обмануть ни англичане, ни французы, ни шведы, ни Австрия, ни Пруссия. Он проявил себя и как замечательный законодатель и администратор. Но здесь он нас будет интересовать лишь как флотоводец и как создатель военного флота, могущественно способствовавшего окончательной победе. Полтава нанесла непоправимый, сокрушительный удар шведскому могуществу, а флот помог побороть все усилия шведов отдалить подписание мира и все интриги англичан и французов, направленные к тому, чтобы подбодрить шведов к продолжению борьбы. Избегая всяких преувеличений, должно признать, что роль юного русского флота в последние годы войны была громадна. Тяжкие жертвы и колоссальные усилия русского народа, создавшего могучую морскую силу, оказались не напрасными.

Глава 1

Как известно, Петр I никаких мемуаров не оставил, да и вообще совсем несвойственно было ему предаваться воспоминаниям. Как будто предчувствуя, что жизнь его будет довольно короткой, он брался за одно дело вслед за другим, а чаще всего приходилось выполнять несколько дел зараз. Настоящее и будущее имели для Петра всегда несравненно больше интереса, чем прошлое. Может быть, единственный раз в жизни Петр предался воспоминаниям, не имевшим прямого и непосредственного отношения к вопросам момента. Мы находим любопытные в этом отношении строки, явно проникнутые эмоцией, в собственноручной записке Петра «О начале кораблестроения в России». Сначала Петр рассказывает, как он заинтересовался случайно найденной астролябией и как «сыскал голландца, именем Франца, прозванием Тиммермана», который умел с астролябией обращаться. Обо всем этом (т. е. о том, кто и как «сыскал» Тиммермана) царь спустя 32 года вспоминает с такими деталями, с такой отрадой с какой люди говорят лишь о важных и счастливейших событиях своей жизни. Но почему же столь существенно, что «такое сей Франц, чрез сей случай, стал при дворе быть беспрестанно и в компаниях с нами»? Потому, что появление «сего Франца» тесно связано с другой, несравненно более важной находкой: «Несколько времени спустя случилось нам быть в Измайлове на Лыняном дворе и, гуляя по амбарам, где лежали остатки вещей дому деда Никиты Ивановича Романова, между которыми увидел я судно иностранное, спросил вышереченного Франца, что то за судно? Он сказал, что то бот английский. Я спросил: где его употребляют? Он сказал, что при кораблях для езды и возки. Я паки спросил: какое преимущество имеет перед нашими судами (понеже видел его образом и крепостью лучше наших)? Он мне сказал, что он ходит на парусах не только что по ветру, но и против ветру, которое словно меня в великое удивление привело и якобы неимоверно. Потом я его паки спросил: есть ли такой человек, который бы его починил и сей ход показал? Он сказал, что есть. То я с великою радостью сие услыша, велел его сыскать. И вышереченный Франц сыскал голландца Карштен Бранта, который призван при отце моем в компании морских людей, для делания морских судов на Каспийское море; который онный бот починил и сделал машт и парусы и на Яузе при мне лавировал, что мне паче удивительно и зело любо стало. Потом, когда я часто то употреблял с ним, и бот не всегда хорошо ворочался, но более упирался в берега, я спросил: для чего так? Он сказал, что узка вода. Тогда я перевез его на Просяной пруд, но и там немного авантажу сыскал, а охота стала от часу более. Того для я стал проведывать, где более воды; то мне объявили Переславское озеро (яко наибольшее), куды я под образом обещания в Троицкий монастырь у матери выпросился».



Петр Великий

Мать Петра Наталья Кирилловна отпустила 16-летнего юношу, отпросившегося будто бы на богомолье, а тот превратил Переяславское озеро в первое по времени место постройки (или, точнее, опытов постройки) судов своего будущего флота.

«И тако вышереченный Карштен Брант сделал два малые фрегаты, да три яхты, на которых его величество несколько лет охоту свою исполнял. Но потом и то показалось мало: и изволил ездить на Кубинское озеро, там пространство большее, но ради мелкости не удобное. Того ради уже положил свое намерение видеть воду охоте своей равную, то есть прямое море».

Следующим этапом в ознакомлении Петра с корабельным делом была предпринята им поездка на Север, к Белому морю.

4 июля 1693 г. Петр выехал в Архангельск, куда и прибыл утром 30 июля. Первый раз в жизни он увидел море и настоящие морские суда. Как раз голландские и английские торговые суда собирались идти из Архангельска домой, и Петр немедленно решает принять участие в их плавании. На русской 12-пушечной яхте «Святой Петр» он присоединяется к этому небольшому торговому каравану и довольно далеко провожает его в море. Целых шесть дней заняло это неожиданное путешествие, но Петра совсем не удовлетворили его результаты. Что осмотришь за короткое время на уходящих кораблях? Царь решил задержаться в Архангельске, пока не придет ожидавшаяся к началу осени новая торговая флотилия из Гамбурга. Дождавшись ее и осмотрев с большим вниманием суда, царь вернулся в Москву.

В Архангельске (на Соломбальской верфи) Петр заложил 24-пушечный корабль «Апостол Павел». Кроме того, им было приказано купить в Голландии 44-пушечный фрегат, названный «Святое пророчество».

Первое знакомство с морем окончательно выявило настоящую страсть Петра к морской стихии, – иначе трудно определить всю интенсивность и глубину того влечения к морю, к морскому делу, к морскому обиходу, которое не оставляло царя до смерти. Истинно государственная широкая мысль о настоятельной необходимости и для экономики и для политики России обладать сильным и дееспособным флотом встретила в душевной жизни Петра с самой пылкой готовностью как можно скорее, не считаясь ни с какими жертвами и препятствиями, сделать абсолютно все, что в человеческих силах, для создания военного и торгового флота.

Однако путешествие в Архангельск мало удовлетворило Петра. Он вернулся в Москву 1 октября, а спустя без малого четыре месяца, 25 января 1694 г., умерла Наталья Кирилловна. Смерть матери поразила молодого царя, но долго предаваться печали он не умел. Смерть царицы могла лишь ускорить задуманное Петром второе путешествие к Белому морю: Наталья Кирилловна страшно тревожилась за сына во время первого путешествия, она перед отъездом брала с него обещание не покидать берега (которое Петр нарушил немедленно по прибытии в Архангельск), и раньше можно было ждать с ее стороны решительных протестов против нового путешествия. Но теперь препятствие отпало, и 1 мая 1694 г. царь выехал из Москвы на Белое море к началу летней навигации.

Почти немедленно по прибытии в Архангельск Петр предпринял на яхте «Святой Петр» путешествие в Соловецкий монастырь. По пути к Соловкам яхта испытала настолько жестокую бурю, что люди экипажа уже не чаяли себе спасения, а духовные лица, бывшие на судах, убедили Петра исповедаться и приобщиться перед близкой смертью. Однако опасность миновала. Петр, после непродолжительного пребывания в Соловках, вернулся в Архангельск.

Находясь в Архангельске, царь почти ежедневно бывал у голландцев и англичан, часами наблюдая, выспрашивая, учась, принимая непосредственное участие в разного рода ремонтных корабельных работах. С 14 по 21 августа Петр был в море, в том первом большом плавании, которое было им намечено еще в первое посещение Белого моря. У него было три корабля: два, построенные в Архангельске, и один, построенный, наконец, в Голландии и пришедший оттуда. Царь включил свои корабли в очередной караван, состоявший из возвращавшихся четырех голландских и четырех английских торговых судов. Проводив иностранцев до выхода из Белого моря, три русских корабля вернулись в Архангельск.

Уже этот скромный опыт показал Петру, что у него не только нет флота, но нет и в помине людей, сколько-нибудь похожих на моряков. Ни «вице-адмирал» Бутурлин, командир корабля «Апостол Павел», ни «адмирал» князь Федор Ромодановский, командовавший фрегатом «Святое пророчество», ни «контр-адмирал» Гордон морского дела не знали. Гордон чуть не потопил свою яхту «Святой Петр» и сам признавался, что «только божественное провидение» спасло его, когда он по ошибке чуть не посадил свой корабль на скалы. А ведь Гордон был все-таки более похож на командира корабля, чем Бутурлин или князь Федор Юрьевич. Сам «шхипер Питер» командующей роли на себя не брал, не считая себя подготовленным. Своих «адмиралов» он также считал неподготовленными, но выбирать было не из кого. Матросы из северян-поморов, выросших у моря и кормившихся морем, были еще не так плохи, но командный состав весьма слаб.

Глава 2

Из второго путешествия к Белому морю Петр вернулся в Москву с твердой мыслью о необходимости создания флота. Если для 16-летнего юноши Яуза уже оказалась недостаточной, если для 20-летнего Петра оказались слишком «узки воды» в Переяславском озере, то 22-летний царь, побывав на море, навсегда бросил свой «игрушечный» переяславский флот и с той поры ни о чем, кроме моря, не мог думать, мечтая о кораблестроении.

Когда Петр пришел к власти, его царство располагало, в сущности, всего двумя морскими побережьями: на Белом море и на севере Каспия. Каспийское море пока не приходилось принимать в расчет: во-первых, кроме узкого краешка северного берега, по обе стороны астраханской дельты, русские никакими другими берегами там не располагали ни к востоку, ни к западу, ни к югу. Этими берегами владели либо непосредственно Персия, либо подчинявшиеся Персии туркменские и кавказские племена; во-вторых, закрытое Каспийское море не сулило никаких перспектив в смысле общения с европейской наукой и техникой. Не пришло еще и время, когда у Петра вполне освободились руки для предприятий на Каспийском море.

Следовательно, оставалось одно: использовать Беломорье. Две поездки царя к Белому морю были лишь первоначальными разведками. Они убедили Петра, что только через Белое море, находившееся слишком далеко от основных центров страны и замерзающее на большую часть года, нельзя наладить необходимые хозяйственные и культурные связи России со странами Европы.



Странно и даже как-то дико показалось придворной Москве неожиданное влечение царя к предполярным океанским ширям. От царских спутников узнали, что Петр там не только пировал с голландцами и англичанами (к этому уже привыкли и это никого не удивило), а и не раз подвергался на море смертельной опасности. Узнали о плотничьем и слесарном труде, который нес царь при починке кораблей. Узнали о закладке судов, об указаниях, которые даны для развития активной торговли с Западом, т. е. о необходимости вывозить русские товары на русских судах.

Все это говорило, что дело касается чего-то несравненно более серьезного, чем потехи на Переяславском озере. Приближалось время, когда царь разрешил все недоумения и ясно

дал понять, что в создании флота он видит одно из насущных дел своей государственной деятельности.

Прорваться к морю – такова была цель Петра. Начать все же приходилось не с Балтийского моря, где царила первоклассная держава – Швеция, а с Азовского и Черного, так как с турками было легче справиться. К тому же между Россией, Польшей, Австрией и Венецией существовал военный союз, направленный против Турции. В 1695 г. Петр двинул войска под Азов.

Неудача первого азовского похода показала, что без помощи флота Азов не взять. Два приступа были отбиты, а крепость не только удержалась, но и ее обороноспособность ничуть не уменьшилась к тому моменту, когда Петр принужден был снять осаду. Крепость, получавшую регулярную помощь со стороны моря, трудно было понудить к сдаче, а у турок был и на Черном и на Азовском морях флот, правда, плохой, но ведь у русских и вовсе никакого флота не было.

Нужны были Петру не только военные, но и транспортные суда для перевозки военных грузов по Дону, потому что легче было везти грузы из Москвы к Воронежу и там перегружать на суда и отправлять под Азов по реке, чем перебрасывать их сухим путем из центра государства к Азову.

Началась работа по постройке судов. Уже зимой 1695/96 г. работали вовсю и в Преображенском, на сооруженной там верфи, и в Воронеже. Больше строили галеры и струги. Выписаны были корабельные мастера. Плотники, слесари, кузнецы брались отовсюду, где только можно было их найти. В Воронеже делом своза материалов, а потом и постройки заведовал Титов, не имевший до той поры никакого понятия о кораблестроении, а всем этим флотом командовал Лефорт, который, как истый швейцарец, гражданин самого «сухопутного» государства в Европе, очень мало смыслил в морском деле вообще и в кораблестроении в частности. Но Лефорту очень помогали все новые и новые работники, прибывавшие из-за границы. Выстроенные в Преображенском галеры перевозились в Воронеж в разобранном виде, здесь собирались и отправлялись к устьям Дона. Весной 1696 г. в Воронеже были спущены на воду 2 корабля, 23 галеры, 4 брандера. Непрерывно строились в большом количестве струги. Гребцами были отчасти «вольные», отчасти «каторжники».

Импровизированный флот принес существеннейшую пользу делу предпринятой вновь осады Азова. Начать с того, что уже 20 мая, т. е. очень скоро после прибытия первых судов в устье Дона, казаки напали на подошедший с моря и пробиравшийся к крепости караван турецких грузовых судов, сожгли девять из них, одно судно взяли в плен, отбили часть боеприпасов (пороха и бомб) и других предметов и обратили этим нападением в бегство турок, которые так и не добрались до Азова. Когда затем подошли к Азову в полном составе выстроенные галеры и брандеры и расположились в устье Дона, то они не пропускали уже в осажденную крепость ни войск, ни боеприпасов, ни провианта. Даже большая флотилия, шедшая из Константинополя (6 кораблей и 17 галер, на которых было до 4 тысяч человек войска), не решилась пробиться и ушла обратно. Артиллерийский обстрел с суши и абсолютная невозможность выдержать осаду без подкреплений из Крыма или из Турции принудили азовский гарнизон к сдаче (19 июля 1696 г.). Роль флота в этой победе была так очевидна, что вопрос об обширной судостроительной программе сам собой стал бы на очередь, даже если бы Петр до азовских походов и не думал об этом очень упорно. Но ведь самая мысль о взятии у турок Азова была мотивирована желанием выйти на морские просторы, проникнуть поскорее к берегам Черного моря.

После взятия Азова были предприняты поиски удобной гавани и намечено устройство ее на мысе «Таганий рог» (нынешний Таганрогский порт).

Заметим, что под Азовом впервые обнаружились организаторские и стратегические способности Петра. Бесспорно, что в истории военно-морского искусства этот удачный опыт взаимодействия сухопутных и морских сил при осаде и взятии приморской крепости занимает свое почетное место. Неудачи англичан при подобных же попытках взять в 1691 г. Квебек (в

Канаде) или в 1693 г. Сен-Пьер (на Мартинике) справедливо противопоставляются успешным действиям Петра под Азовом.

Петр, конечно, понимал, что главная роль азовского флота заключалась в блокировании крепости с моря и в транспортировании людей и припасов с верховьев Дона и его притоков к Азову.

И когда Азов сдался, наконец, русским 19 июля 1696 г., то вся, так сказать, стратегическая и политическая недоконченность предприятия предстала воочию. Без овладения Крымом (или, по крайней мере, Керчью) завоевание Азова очень мало приближало Россию к свободному выходу в Черное море.

Для того, чтобы продолжить борьбу с Турцией за черноморские берега, нужно было создать сильный флот, ибо, как писал Петр I в октябре 1696 г. Боярской Думе, «ничто же лучше мною быть, еже воевать морем понеже зело блиско есть и удобно многократ паче, нежели сухим путем, о чем пространно писати оставляю многих ради чесных искуснейших лиц, иже сами свидетели есть оному. К сему же потребен есть флот или караван морской, в 40 или вяще судов состоящий, о чем надобно положить не испустя времени: сколько каких судов, и со много ли дворов и торгов, и где делать».

В октябре 1696 г. в Москве собралась Боярская Дума, этот высший совещательный орган государства. Начав с обсуждения частного вопроса об укреплении Азова и о заселении новоприобритенной местности, Дума перешла к принципиально новой проблеме.

20 октября 1696 г. Боярской Думой были приняты «Статьи удобные, которые принадлежат к взятой крепости или фортеции от турок Азова». Под этим скромным названием записано и постановление, имеющее большое историческое значение: «Морским судам быть, а скольким, о том справитца о числе крестьянских дворов, что за духовными и за всяких чинов людьми, о том выписать и доложить, не замотчав (не замолчав – Е. Т.)».

Таково было прямое законодательное последствие азовских походов.

«Морским судам быть...» Это принятое Думой предложение Петра Алексеевича и сделало дату 20 октября 1696 г. днем рождения русского регулярного военно-морского флота, покрывшего себя славой от первых же лет своего существования.

4 ноября 1696 г. Дума ввела новую (и, надо отметить, очень тяжелую) повинность для скорейшего осуществления своего принципиального постановления.

Программа судостроения, принятая Думой, сначала предусматривала постройку 52 судов, а потом была расширена: потребовалось 77 судов. Строить их должны были «кумпанства», т. е. группы землевладельцев и торговых людей, специально для этой цели создаваемые. Участие в «кумпанствах» было, конечно, обязательным.

Все землевладельцы, имевшие более 100 крестьянских дворов, должны были соединяться таким способом, чтобы в каждом «кумпанстве» состояли землевладельцы, владевшие в общей сложности 10000 крестьянских дворов. Каждое такое «кумпанство» обязано было выстроить один корабль, а монастыри и церкви (тоже соединяясь в «кумпанства») – один корабль на каждые 8000 принадлежавших им крестьянских дворов. Купечество, как особое сословие, должно было выстроить 20 кораблей. Мелкие землевладельцы (имевшие менее 100 крестьянских дворов) платили особую подать – по полтине со двора.

Постройка судов «кумпанствами» была очень тягостна, ответственность денежная и личная всех причастных к делу очень суровая. Результаты, правда, были налицо, корабли строились, однако становилось ясно, что непосредственная постройка судов государством гораздо целесообразнее и позволит быстрее выполнить задачу создания флота. Поэтому постепенно «кумпанства» уступили свое место адмиралтейству.

При первых, часто не очень умелых, опытах большого военного судостроения, когда в ближайшем окружении Петра было еще так мало настоящих моряков, приходилось использовать воронежский опыт. Но этого было мало. Повелительно предстала перед Петром необхо-

димось скорейшего ознакомления с кораблестроительной техникой Запада. И он едет за границу.

Мы теперь очень хорошо знаем, что вовсе не одно только кораблестроение интересовало Петра в его большом заграничном путешествии. Война Австрии с Турцией, отношения между Людовиком XIV и Вильгельмом английским, ближайшие намерения «галанских статов» (Генеральных Штатов Голландии), даже начинавшиеся сношения с сербами и валахами и т. п. – все это поглощало много его внимания. И все-таки при всех своих передвижениях – из Саардама в Амстердам, из Голландии в Лондон, из Лондона в Дептфорд, из Дептфорда в Вулич, в Портсмут, в Спитхэд, опять в Амстердам – Петр всегда руководствовался либо всецело, либо в самой значительной степени интересами кораблестроительной техники, вопросами морской артиллерии, навигационного дела в широком смысле слова. Когда стрелецкий бунт 1698 г. так круто видоизменил и испортил все планы царя и нужно было в Вене скомкать весь конец путешествия и спешить в Москву, то и здесь досаднее всего для Петра была невозможность съездить из Вены в Венецию и ознакомиться с венецианскими судами, не вполне похожими на голландские и английские. Но до той минуты, когда внезапно пришли вести о стрелецком бунте, Петру удалось поработать всласть на верфях, полазить по мачтам, поплавать на чужих судах, при случае – командовать, при случае – конопатить и смолить, и при всех случаях – учиться и осматривать, вникая и в главное и во все детали.

Изумлялась и Европа. Одно только «инкогнито» ничего тут не объясняло: царствующие особы, путешествуя инкогнито, принимали обыкновенно титулованную фамилию и жили знатными барями, а не нанимались плотниками и не лазили по мачтам.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.